

NICOLA SERAFINO
*(Amministratore delegato della TTA
- Trasporti Territorio Ambiente S.r.l. – Genova)*

**LE INFRASTRUTTURE PER LA LOGISTICA:
IL QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO.
IL RUOLO DEI PORTI DEL MEZZOGIORNO
E DELLE AGENZIE PER LA LOGISTICA**

Il Quadro Comunitario di Sostegno dell'Obiettivo 1.

Il QCS (Quadro Comunitario di Sostegno) è strutturato in 6 Assi prioritari:

- Asse I Valorizzazione delle risorse naturali e ambientali (Risorse Naturali).
- Asse II Valorizzazione delle risorse culturali e storiche (Risorse Culturali).
- Asse III Valorizzazione delle risorse umane (Risorse Umane).
- Asse IV Potenziamento e valorizzazione dei sistemi locali di sviluppo (Sistemi Locali di Sviluppo).
- Asse V Miglioramento della qualità delle città, delle istituzioni locali e della vita associata (Città).
- Asse VI Rafforzamento delle reti e nodi di servizio (Reti e Nodi di Servizio).

L'obiettivo globale dell'Asse VI è "migliorare e creare le condizioni di contesto (nei trasporti, nella società dell'informazione, nella sicurezza) per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività e la produttività

strutturale dei sistemi economici territoriali, mediante interventi che assicurino la sostenibilità ambientale, promuovano la riduzione degli impatti (riequilibrio modale nei trasporti), rispettino la capacità di carico dell'ambiente e del territorio in generale e favoriscano i processi di recupero della fiducia sociale”.

L'Asse VI verte su 4 temi/settori:

- ❑ Trasporti.
- ❑ Società dell'informazione.
- ❑ Sicurezza pubblica per lo sviluppo del Mezzogiorno.
- ❑ Internazionalizzazione economica e culturale.

La strategia del QCS per il settore “Trasporti” persegue i seguenti obiettivi specifici:

- ❑ riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano (sviluppo delle infrastrutture per il trasporto di massa in sede fissa), sia sul versante del trasporto merci (a favore delle modalità ferroviaria e marittima, con particolare riferimento alle infrastrutture necessarie per lo sviluppo del cabotaggio);
- ❑ sviluppo dell'intermodalità per il trasporto delle merci e delle persone;
- ❑ miglioramento dell'accessibilità interna al territorio meridionale e tra questo e le altre aree sulle grandi direttrici di traffico (stradali e ferroviarie), privilegiando gli interventi rivolti al potenziamento dei TEN (reti transeuropee);
- ❑ miglioramento delle condizioni della mobilità delle merci e delle persone in ambito locale mediante l'interconnessione delle reti;
- ❑ ottimizzazione dell'uso delle reti materiali e immateriali, elevandone qualità, efficienza e sicurezza;
- ❑ riduzione degli impatti ambientali.

Per il settore “Trasporti”, e con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto più direttamente relazionabili allo sviluppo dell'intermodalità delle merci e della logistica, sono previste le seguenti tipologie di interventi:

- velocizzazione e raddoppio delle dorsali ferroviarie tirreniche e adriatiche e potenziamento delle linee trasversali;
- adeguamento dei principali rami autostradali ed ammodernamento/integrazione della viabilità ordinaria di adduzione alla rete autostradale;
- ammodernamento e potenziamento infrastrutturale dei porti e delle relative connessioni stradali e ferroviarie;
- potenziamento dei nodi intermodali; particolare rilevanza è attribuita agli interventi volti allo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare.

Gli obiettivi descritti sono perseguiti attraverso due tipologie di Piani Operativi:

- il PON Trasporti, Piano operativo di “livello nazionale”, che particularizza e precisa le scelte del PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica) per le regioni meridionali; al suo interno si collocano gli interventi che operano:
 - alla scala “globale” (ossia aventi valenza prioritaria per il territorio del Mezzogiorno nel suo complesso o relazionati alla rete SNIT o alla realizzazione dei TEN);
 - o alla scala “locale-globale” (ossia volti alla connessione delle singole realtà regionali con le grandi direttrici di traffico, nazionali ed internazionali);
- i POR (Campania, Sicilia, Puglia, Calabria, Sardegna, Basilicata e Molise), strumenti operativi di “livello regionale”, all’interno dei quali si collocano gli interventi che operano alla scala “locale-locale” (ossia tesi a migliorare i collegamenti entro e tra i poli di sviluppo locale).

Il PON e i POR sono approvati dalla C.E. I relativi Complementi di programmazione (cui è assegnato il compito di definire specificatamente le misure e gli interventi per l’attuazione del PON e dei POR) sono adottati dall’autorità nazionale di gestione designata.

Il QCS dell’Obiettivo 1 agisce sul periodo 2000-2006. Le risorse complessivamente programmate per il settore “Trasporti” ammontano a 8.635 milioni di euro, di cui 4.281 milioni a valere sul PON Trasporti e 4.355 milioni sui POR.

QCS - Obiettivo 1 - Settore "Trasporti".

Tabella finanziaria contenente il riparto delle risorse tra PON e POR

Programma Operativo		Totale risorse (€.000.000)	Finanziamento pubblico		Riparto % del finanziamento pubblico			Finanziamento privato	
			€.000.000	% su totale	Fondi UE	Fondi nazionali (Stato)	Fondi nazionali (Regioni)	€.000.000	% su totale
POR	Campania	1.296	1.022	78,9%	51,9%	33,7%	14,4%	274	21,1%
	Sicilia	1.041	868	83,3%	47,3%	36,9%	15,8%	174	16,7%
	Puglia	709	479	67,6%	51,7%	33,8%	14,5%	230	32,4%
	Calabria	527	340	64,5%	50,0%	35,0%	15,0%	187	35,5%
	Sardegna	436	436	100,0%	50,0%	35,0%	15,0%	-	0,0%
	Basilicata	220	165	75,0%	50,7%	34,5%	14,8%	55	25,0%
	Molise	126	126	100,0%	42,9%	40,0%	17,1%	-	0,0%
	Totali	4.355	3.436	78,9%	49,9%	35,1%	15,0%	919	21,1%
PON Trasporti		4.281	4.281	100,0%	42,1%	57,9%	0,0%	-	0,0%
Totali		8.635	7.717	89,4%	45,6%	47,7%	6,7%	919	10,6%

Il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006.

Il Complemento di Programmazione del PON Trasporti definisce 3 Assi, strutturati in 10 Misure, secondo il Piano Finanziario di seguito riportato.

PON Trasporti. Tabella finanziaria del Complemento di programmazione, per asse prioritario e misura.

Asse	Misura	Totali (€)	Partecipazione comunitaria	Partecipazione pubblica nazionale (Stato)
Asse I: Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno	Misura I.1 - Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento e la realizzazione delle linee	1.482.075.019	43,5%	56,5%
	Misura I.2 - Miglioramento della rete e del servizio stradale attraverso il potenziamento, l'adeguamento e la realizzazione della viabilità	1.311.024.000	46,7%	53,3%
	Misura I.3 - Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione	71.469.000	48,0%	52,0%
	Misura I.4 - Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica	156.702.000	40,0%	60,0%
	Totali	3.021.270.019	44,8%	55,2%
Asse II: Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali	Misura II.1 - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali	204.877.000	40,0%	60,0%
	Misura II.2 - Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali	81.881.000	50,0%	50,0%
	Misura II.3 - Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee	402.470.000	30,0%	70,0%
	Totali	689.438.000	35,4%	64,6%
Asse III: Sviluppo delle infrastrutture nodali	Misura III.1 - Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali e servizio dei traffici commerciali dei collegamenti di cabotaggio a breve raggio	208.484.000	27,0%	73,0%
	Misura III.2 - Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali <i>land side</i> e <i>air side</i>	319.675.000	39,7%	60,3%
	Misura III.3 - Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci	4.983.000	30,0%	70,0%
	Totali	531.122.000	34,7%	65,3%
Asse IV - Assistenza tecnica monitoraggio e valutazione		38.718.000	50,0%	50,0%
Totali		4.280.548.019	42,1%	57,9%

Ci soffermeremo sulle 6 Misure (quelle evidenziate in tabella) che più direttamente sono relazionabili allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica.

Misura I.1: Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento e la realizzazione delle linee.

La misura persegue l'obiettivo di aumentare la capacità di trasporto e separare le componenti locali di lunga percorrenza sugli assi fondamentali del sistema ferroviario.

A tale fine prevede:

- ❑ interventi di raddoppio o quadruplicamento di linee,
- ❑ varianti di tracciato,
- ❑ interventi per la rimozione dei colli di bottiglia o per realizzare corridoi per il trasporto delle merci di caratteristiche omogenee relativamente a sagoma, a peso per asse, a lunghezza dei convogli,
- ❑ interventi di adeguamento tecnologico per l'aumento della capacità delle linee.

Le risorse sono destinate alle seguenti direttrici:

- ❑ Direttrice tirrenica: tratta campana della Napoli-Roma, Napoli-Reggio Calabria, Palermo-Messina-Siracusa.
- ❑ Direttrice adriatica: tratte della Bologna-Bari nelle regioni obiettivo 1, Bari-Lecce.
- ❑ Direttrice trasversale: Napoli-Bari, Bari-Taranto, Reggio Calabria-Sibari.
- ❑ Direttrice sarda: Cagliari-Sassari.

Il soggetto responsabile dell'attuazione è la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

La Misura, al pari di tutte le altre, considera quali spese ammissibili:

- ❑ le attività tecniche (programmazione, affidamento dei lavori pubblici con appalto e concessione, progettazione, prospezioni geologiche ed indagini geotecniche, direzione lavori, collaudi);
- ❑ le spese per indennità, espropri, acquisti di immobili fun-

- zionali agli interventi;
- ❑ le spese per esecuzione dei lavori, acquisizione di macchinari, impianti ed altre forniture.

Misura I.2: Miglioramento della rete e del servizio stradale attraverso il potenziamento, l'adeguamento e la realizzazione della viabilità.

La misura persegue l'obiettivo dello sviluppo dell'efficienza della rete viabilistica primaria ed in particolare di quella interessata da flussi di traffico merci e passeggeri a media e lunga percorrenza.

A tale fine prevede:

- ❑ interventi di potenziamento ed adeguamento dei principali assi stradali ed autostradali;
- ❑ interventi volti a migliorare le condizioni di accessibilità alle grandi direttrici di traffico dei principali nodi di origine/destinazione dei flussi di traffico;
- ❑ sviluppo di tecnologie per la regolazione dei flussi e per la sicurezza.

Le risorse sono destinate alle seguenti direttrici:

- ❑ Direttrice tirrenica: Autostrada Salerno-Reggio Calabria; S.S. 114 "Orientale sicula".
- ❑ Direttrice Adriatica: S.S. 106 "Ionica"; S.S. 16 "Adriatica".
- ❑ Direttrici trasversali: S.S. 7 "Appia".
- ❑ Rete Sarda: S.S. 131 "Carlo Felice".

Il soggetto responsabile dell'attuazione è l'Ente Nazionale per le Strade.

Misura II.1: Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali.

Misura II.2: Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali.

Trattasi di misure per molti versi analoghe alle precedenti.

Esse si collocano ad un livello gerarchico “inferiore”, essendo essenzialmente volte a migliorare le connessioni tra rete primaria ed infrastrutture nodali.

Gli interventi previsti si concentreranno prevalentemente:

- sui nodi ferroviari di Napoli, Bari, Palermo, Reggio Calabria, Cagliari;
- sulla S.S. 7 quarter “Domiziana”.

I soggetti responsabili dell’attuazione sono, rispettivamente, la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l’Ente Nazionale per le Strade.

Misura III.1: Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali e servizio dei traffici commerciali dei collegamenti di cabotaggio a breve raggio.

Gli interventi si concentrano nelle infrastrutture portuali di Palermo, Messina, Catania, Napoli, Brindisi, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Cagliari.

Sono previsti interventi su infrastrutture e dotazioni portuali, di potenziamento delle connessioni porto-territorio, di creazione ed ammodernamento delle piattaforme logistiche.

Il soggetto responsabile dell’attuazione è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che agisce attraverso le competenti Autorità Portuali, beneficiari finali delle risorse.

Misura III.3: Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all’intermodalità delle merci.

Gli interventi sono definiti dallo specifico Piano di Settore.

Essi afferiscono alla realizzazione di interporti di valenza nazionale e ad interventi di adeguamento o completamento di infra-

strutture intermodali minori.

Il soggetto responsabile dell'attuazione è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che agisce attraverso Enti locali, Enti gestori dei sistemi di trasporto, altri eventuali soggetti compatibili con le modalità di attuazione della misura (beneficiari finali delle risorse).

I Programmi Operativi Regionali.

Di seguito si propone una breve rassegna degli interventi programmati dai POR relativamente al settore “Trasporti” dell’Asse VI del QCS, con particolare riferimento alle misure ed alle infrastrutture di trasporto più direttamente relazionabili allo sviluppo dell’intermodalità e della logistica.

POR Sicilia

Il POR Sicilia prevede 4 Misure di diretta valenza trasportistica:

- ❑ completamento, adeguamento e ammodernamento della rete stradale;
- ❑ miglioramento del livello di servizio delle linee ferroviarie;
- ❑ potenziamento delle infrastrutture portuali, dei servizi e della logistica;
- ❑ riqualificazione e creazione di poli aeroportuali secondari.

Tra i principali interventi programmati si citano:

- ❑ adeguamento e potenziamento dei porti di interesse nazionale, da realizzare in forma coordinata con il PON Trasporti;
- ❑ realizzazione e potenziamento di piattaforme logistiche;
- ❑ potenziamento dei collegamenti tra porti e reti ferroviaria e stradale, soprattutto finalizzati allo sviluppo del trasporto combinato e del cabotaggio;
- ❑ adeguamento e velocizzazione delle principali linee ferroviarie;

- ❑ completamento dei principali itinerari trasversali per conseguire una migliore interconnessione tra le reti stradali di interesse locale e la viabilità principale;
- ❑ adeguamento funzionale dei principali itinerari di collegamento tra nodi urbani.

POR Calabria

Il POR Calabria prevede 2 Misure di diretta valenza trasportistica:

- ❑ Reti e sistemi di collegamento esterno.
- ❑ Reti e sistemi regionali.

Tra i principali interventi programmati si citano:

- ❑ adeguamento e potenziamento delle infrastrutture portuali, da realizzare in forma coordinata con il PON Trasporti;
- ❑ potenziamento della piattaforma logistica di Gioia Tauro e della funzione cargo nell'aeroporto di Lamezia Terme;
- ❑ realizzazione di una rete di piattaforme logistiche minori (autoporti) alla periferia dei maggiori aggregati urbani per la raccolta/distribuzione urbana delle merci;
- ❑ potenziamento della rete ferroviaria di adduzione al porto di Gioia Tauro, con priorità agli interventi di adeguamento della direttrice ionico-adriatica;
- ❑ potenziamento della rete stradale primaria (S.S. 106, S.S. 18 e viabilità trasversale Ionio-Tirreno) e dei raccordi con i centri urbani.

POR Sardegna

Il POR Sardegna prevede 2 Misure di diretta valenza trasportistica:

- ❑ corridoio plurimodale Sardegna-Continente;
- ❑ accessibilità e governo della mobilità entro i maggiori contesti urbani.

Tra i principali interventi programmati si citano:

- ❑ potenziamento dei nodi portuali ed intermodali, con priorità allo sviluppo del polo di *transshipment* di Cagliari;
- ❑ adeguamento agli standard autostradali dell'itinerario Cagliari-Porto Torres-Olbia, ottimizzando l'accessibilità ai nodi portuali ed ai principali nodi di generazione/attrazione di traffico;
- ❑ adeguamento funzionale della restante viabilità principale.

POR Campania

Il POR Campania prevede, alla Misura “Sistema regionale integrato dei trasporti”, interventi volti all'integrazione tra le reti locali e le reti nazionali e tra i modi di trasporto consistenti in:

- ❑ adeguamento delle strutture nodali ed intermodali regionali;
- ❑ adeguamento di alcuni collegamenti stradali di interesse regionale.

POR Puglia

Il POR Puglia, alla Misura “Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto”, prevede il completamento dell'interporto di Bari Lamasinata ed interventi tesi a potenziare i collegamenti con le reti nazionali ed internazionali, con particolare riferimento alle direttrici interessate dai corridoi Adriatico e Transbalcanico.

POR Basilicata

Il POR Basilicata, alla Misura “Potenziamento delle reti locali di trasporto”, prevede essenzialmente interventi di completamento ed adeguamento degli assi viari e ferroviari di collegamento con l'esterno della Regione e della rete stradale di interesse regionale.

POR Molise

Il POR Molise prevede interventi per la realizzazione di un primo lotto funzionale dell'interporto di 2° livello di Termoli, di potenziamento delle infrastrutture del porto di Termoli e di adeguamento della rete viabilistica regionale.

Il ruolo dei porti del Mezzogiorno.

- Da quanto esposto emerge una decisa finalizzazione del PON e dei POR al miglioramento prestazionale delle reti trasportistiche (materiali ed immateriali) e dei nodi intermodali.

L'obiettivo è favorire lo sviluppo del trasporto intermodale e delle risorse logistiche del Paese.

Trattasi di finalità diverse, ma che, insieme, perseguono l'adeguamento del sistema trasportistico nazionale e presentano, inoltre, alcuni elementi di sinergia.

Ai porti è dedicata una maggiore attenzione rispetto al passato.

Ad essi si riconosce (forse con eccessiva enfasi) un ruolo importante per lo sviluppo del trasporto intermodale e, in alcuni casi, un ruolo rilevante quale risorsa logistica.

Tale maggiore attenzione è, essenzialmente, relazionabile:

- al consolidato successo di Gioia Tauro (ed al prevedibile successo di Taranto) quali porti *hub* del ciclo del container nella regione mediterranea;
- alle attese di sviluppo del trasporto di rotabili su navi RO-RO (convenzionalmente definito "progetto autostrade del mare"), che, primariamente, riguarderà le relazioni nord-sud e sud-sud Italia.

Trattasi di due segmenti di mercato strutturalmente e funzionalmente diversi e che presentano solo marginali elementi di interazione.

- Gioia Tauro (Taranto e Cagliari), in quanto *hub* mediterranee, si qualificano come componenti di grandi “progetti di *shipping*”, punti di concentrazione/smistamento di rilevanti flussi di traffico, che prescindono dall’esistenza di un mercato locale.
- Sono divenuti *hub* (di consolidato successo nel caso di Gioia Tauro e di probabile successo nel caso di Taranto) solo poiché si è determinata una sostanziale coincidenza temporale tra processo di riorganizzazione del trasporto dei container gestito/controllato dalle grandi compagnie di armamento (autonomamente in atto ed operante a scala intercontinentale) e disponibilità di grandi strutture portuali inutilizzate (poiché realizzate a servizio di fallimentari progetti industriali di matrice pubblica), aventi caratteristiche funzionali e localizzative congruenti con tale processo.

È anche da sottolineare come il “successo” non sia in alcun modo attribuibile alla pianificazione pubblica (che, anzi, ha fallito in maniera clamorosa), bensì soltanto ad una fortunata combinazione di eventi, peraltro ben sfruttata e gestita dagli attori pubblici e privati.

- Connotati radicalmente diversi presenta il trasporto di rotabili su navi RO-RO.

Esso si qualifica come “progetto di *sea-bridge*”: l’offerta RO-RO copre (nelle relazioni di “cabotaggio forzato”) la tratta intermedia di un viaggio effettuato con la modalità gommata e, nelle relazioni “continentali”, si candida a coprire tale tratta in alternativa all’opzione di un intero sviluppo del viaggio con la modalità gommata.

Qui, diversamente dal caso precedente, “comandano” i mercati locali.

Il processo, infatti, non è governato dagli obiettivi di efficienza di pochi grandi operatori (compagnie di armamento), bensì da logiche di convenienza diffuse, ossia che coinvolgono numerosi e diversi operatori, molti dei quali di media e piccola dimensione: la compagnia di armamento attiverà un servizio RO-RO solo se esso sarà in grado di determinare un utile di gestione; gli autotrasportatori utilizzeranno i servizi RO-RO solo se ciò comporterà per essi

un vantaggio economico.

Si rileva come, sia nel caso delle relazioni di “cabotaggio forzato” che in quelle “continentali”, l’autotrasportatore che utilizza la modalità marittima richiede una sostanziale “assenza di soluzione di continuità temporale del viaggio”: anche nel caso di trasporto di unità di carico intermodali (trasporto non accompagnato) un requisito che deve necessariamente essere soddisfatto è, infatti, quello della minimizzazione del *transit time* marittimo-portuale.

La rottura di carico riguarda, pertanto, solo il modo di trasporto, non l’unità di carico.

Il “progetto autostrade del mare” rileva, dunque, solo sotto i profili dello sviluppo dell’intermodalità e della riorganizzazione dell’offerta dell’autotrasporto in chiave intermodale; non ha, invece, alcun rilievo ai fini dello sviluppo della logistica.

Diverso è (quantomeno in chiave di opportunità) il caso dei porti *hub*; su tale argomento ci soffermeremo nel seguito della relazione.

Un elemento che accomuna i due fondamentali segmenti dell’intermodalità marittima (trasporto LO-LO e RO-RO) è il seguente: in entrambi i casi trattasi di progetti di offerta di trasporto in cui la componente “dotazioni portuali” ne condiziona la fattibilità ed il successo, ma che non lo determina.

L’evidenza di questo concetto risulta (oggi, meno nel recente passato) immediata nel caso dei container *hub*: la quasi totalità dei terminali mediterranei di *transshipment* (e la maggiore parte degli *hub*) è, infatti, localizzata in aree prive di mercato locale e carenti (o prive) di idonee infrastrutture di collegamento terrestre; alcuni di essi sono, inoltre, posizionati in luoghi non baricentrici rispetto ai mercati regionali (di produzione e/o di consumo), con conseguenti sovracosti nelle attività di raccolta/distribuzione. Fattori, questi, che generano indubbie diseconomie, comunque assorbite da economie relazionate ad altri, di livello ed importanza prevalenti: ciò che rileva, ai fini delle scelte, non sono le inefficienze puntuali (ossia di

alcune componenti del ciclo), bensì la globale ottimizzazione dei fattori della produzione del trasporto di container alla scala intercontinentale.

Il tutto coerentemente con una modifica dell'approccio al mercato da parte delle grandi compagnie che evolve da una visione di porti serviti ad una di aree servite.

Il concetto risulta parimenti evidente per il trasporto di rotabili quando si consideri che:

- un postulato per il successo del progetto autostrade del mare è quello della concentrazione dei traffici in un limitato numero di terminali portuali; trattasi di una condizione necessariamente da soddisfare per garantire elevati cadenzamenti del servizio marittimo ed orari e condizioni tariffarie appetibili per l'autotrasporto, a fronte di volumi di traffico (rispetto ai quali può agire l'offerta di servizi RO-RO) non elevatissimi;
- le dotazioni portuali necessarie non sono particolarmente impegnative (diversamente dai terminal LO-LO); è emblematico il caso della Darsena 1 del porto di Livorno, che, pur disponendo di aree e strutture di accosto di relativamente contenuta dimensione, è il principale terminal del trasporto RO-RO merci italiano.

Maggiore importanza rivestono, invece, le condizioni di accessibilità gommata alle aree di origine e destinazione del viaggio, ossia:

- la baricentricità e la vicinanza del terminal rispetto a tali aree;
- la presenza di raccordi stradali di elevate prestazioni: il *gate* di un terminal RO-RO deve tendenzialmente “assomigliare” ad un casello autostradale.

Sotto tali profili (non sotto altri) si ravvisa una sostanziale similitudine tra terminali RO-RO e piattaforme logistiche *land*: entrambi si qualificano come nodi di un sistema infrastrutturale pubblico di supporto all'erogazione di servizi intermodali (nel caso

delle piattaforme *land* anche di servizi logistici); in quanto “sistema”, le sue diverse componenti devono essere “dimensionate” in forma congruente.

Diverso è il caso dei porti di *transshipment*, che nascono come nodi di una rete “privata” che non necessita di strade e ferrovie, poiché le connessioni con gli altri nodi (*hub* di livello gerarchico analogo o superiore e porti regionali) sono garantiti da servizi marittimi prodotti/governati/controllati dallo stesso soggetto privato.

Tale originario carattere dei porti di *transshipment* non valorizza appieno le opportunità di sviluppo economico delle aree in cui essi sono localizzati, poiché, in tale scenario, essi sono corpo estraneo (o quantomeno non integrato) al contesto economico-territoriale.

È pertanto opportuno che essi, laddove sussistano le condizioni (è il caso dei porti “continentali” di Gioia Tauro e Taranto, non quello di Cagliari), evolvano anche nella direzione di nodi di una rete infrastrutturale terrestre. La similitudine con le piattaforme *land* è, in questo caso, maggiore, poiché il venir meno del requisito prestazionale della “assenza di soluzione di continuità temporale del viaggio dell’unità di carico” (richiesto invece ai terminali RO-RO) consente di qualificarli come nodi di un sistema infrastrutturale di supporto non solo all’erogazione di servizi intermodali, ma anche di servizi logistici.

Sotto tale ottica, il problema riguarda prioritariamente le connessioni dei porti di Gioia Tauro e Taranto con le aree meridionali. Minore importanza è attribuibile all’obiettivo del miglioramento delle connessioni ferroviarie di questi porti con le piattaforme logistiche del centro e nord Italia, la cui eventuale (e dubbia sotto il profilo dell’interesse nazionale) opportunità afferisce ad obiettivi diversi.

Si possono così realizzare le condizioni per un maggiore ritorno “sociale” della spesa pubblica, altrimenti limitato ai soli benefici occupazionali legati alle attività del terminal.

Si sottolinea, a tale riguardo, come il successo dei porti di *transshipment* possa determinare un significativo miglioramento delle condizioni al contorno per lo sviluppo di attività economiche: grazie all'elevato numero di collegamenti marittimi imbasati nei terminal, infatti, le aree meridionali superano lo strutturale *gap* di perifericità nei confronti dei mercati internazionali. Ciò a condizione che esista un sistema di efficienti connessioni tra terminali portuali, territorio, reti ferroviaria e stradale.

Le sintetiche note esposte segnalano, dunque, la centrale importanza attribuibile al potenziamento del sistema infrastrutturale (ed in particolare alle connessioni tra porto, territorio, rete stradale e rete ferroviaria) per lo sviluppo dell'intermodalità marittima e, soprattutto, nel caso dei porti *hub*, per il miglioramento delle condizioni di competitività delle imprese insediate (o insediabili) nel Mezzogiorno.

Il quadro di interventi programmati dal PON e dai POR per il settore "Trasporti" risulta, nelle sue linee generali, coerente con questi obiettivi.

Tuttavia, la non sempre chiara definizione delle scelte e l'elevata numerosità degli interventi programmati rende lecito il sospetto che in molti casi il criterio dell'equilibrio geo-politico di distribuzione delle risorse finanziarie abbia prevalso rispetto a quello dell'allocazione ottimale della spesa, che implicherebbe la prioritaria concentrazione delle risorse su progetti organici ed importanti, in grado di conseguire, in tempi ragionevolmente rapidi, un forte incremento delle prestazioni dei diversi sub-sistemi (reti e nodi) e del sistema nel suo complesso.

Per quanto attiene ai progetti riferiti agli ambiti portuali (ossia riferiti ai terminali portuali ed alle relazionate infrastrutture di connessione porto-territorio-reti), il rischio di una non ottimale allocazione della spesa è enfatizzato da un'insoddisfacente definizione delle scelte di specializzazione funzionale dei terminali.

Il problema appare rilevante soprattutto per i terminali RO-RO e, in misura minore, per i terminali *fedeer*.

L'opportunità di un maggiore coordinamento si ravvisa essenzialmente per gli scali pugliesi (Taranto, Bari, Brindisi), per quelli della Sicilia orientale (Catania e Messina) e, pure con una diversa caratterizzazione connessa all'importanza degli scali, per Napoli e Salerno.

Minori problematiche presentano i porti *hub*.

Essendo il loro mercato di riferimento internazionale, la concorrenza tra *hub* si colloca, infatti, non alla scala del territorio di insediamento, bensì riguarda la competizione tra le grandi imprese di armamento.

Inoltre un coinvolgimento di capitale privato (che in alcuni casi dovrebbe risultare di dimensione più rilevante di quella programmata) ridurrebbe il rischio di non ottimizzazione della spesa.

Il ruolo delle Agenzie per la Logistica.

Il miglioramento delle condizioni di accessibilità delle regioni del Sud Italia, conseguente agli interventi programmati dal PON e dai POR ed a quelli previsti dalla Legge "Obiettivo" 21 dicembre 2001, n. 443 (primo tra tutti la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina) ed il successo del porto di *transshipment* di Gioia Tauro (e quello atteso di Taranto), determinano nuove condizioni di competitività per l'insediamento di imprese nel Mezzogiorno, riducendo il *gap* connesso alla perifericità rispetto ai mercati internazionali.

Il miglioramento di tali "condizioni al contorno" favorisce, ma non determina lo sviluppo del tessuto imprenditoriale.

Costituisce, comunque, un'opportunità che deve essere valorizzata con appropriati strumenti di promozione e sostegno.

Occorre, dunque, promuovere il territorio e, nello specifico, valorizzare la "risorsa distributiva" disponibile e/o *implementable* in taluni ambiti territoriali del sud Italia.

Le tecniche a tale fine utilizzate sono quelle convenzionalmente definite "marketing territoriale".

Lo strumento utilizzato per lo sviluppo di azioni di marketing

territoriale è l'“Agenzia” per la promozione e o sviluppo.

Le Agenzie operano prioritariamente su mercati “non locali”, traguardando l'obiettivo di attirare investimenti privati (nazionali ed esteri) da realizzare nel territorio da esse promosso per l'insediamento di nuove imprese.

Diffondono la conoscenza sulle opportunità insediative e sugli eventuali sistemi di provvidenze e forniscono servizi (*in toto* o in parte gratuiti) di assistenza per la definizione e l'implementazione dei progetti di impresa.

Esse assumono caratteri diversi sotto i profili:

- ❑ dell'estensione del territorio promosso (che va dalla scala nazionale a quella locale),
- ❑ delle funzioni svolte e dei servizi erogati,
- ❑ della struttura organizzativa: esistono Agenzie nazionali molto strutturate (quali la *National Industrial Development Agency* dell'Irlanda, creata nel 1950 e che occupa più di mille addetti ed Agenzie locali con pochi dipendenti); prevalentemente hanno una struttura snella, che si avvale di un *network* di competenze specialistiche esterne.

Mentre sono sufficientemente chiari e definiti i caratteri delle Agenzie di “marketing territoriale”, pur nelle diverse configurazioni presenti in ambito internazionale (solo in Europa sono presenti più di 200 Agenzie, la cui maggioranza è attiva da oltre 25 anni), non altrettanto lo sono quelli attribuibili alle Agenzie per la logistica.

Il PGT formula l'idea di un'*Agenzia di promozione del sistema logistico italiano all'estero* (analoga ad istituzioni simili in altri paesi, come l'*International Holland Distribution Council* nei Paesi Bassi o il *Maryland Distribution Council* negli Stati Uniti).

Secondo uno studio promosso da Federtrasporto, che tiene conto delle specificità italiane e di alcune importanti esperienze straniere, l'Agenzia dovrebbe conseguire i seguenti obiettivi “ope-

rativi” (detti di 1° livello):

- ❑ mediante azioni di marketing territoriale, favorire l’installazione in Italia di piattaforme logistiche di grandi imprese internazionali,
- ❑ promuovere all’estero l’offerta logistica italiana, ossia il complesso di servizi e di infrastrutture di trasporto disponibili in Italia,
- ❑ fornire assistenza per investimenti di operatori italiani sui sistemi a rete internazionali,
- ❑ promuovere sistemi di *material handling* prodotti dall’industria italiana;

cui dovrebbero affiancarsi obiettivi di “ricerca e sviluppo”, detti di 2° livello, quali, ad esempio, quelli volti a monitorare il sistema logistico e valutare/individuare iniziative e strumenti di supporto alle imprese.

Trattasi di obiettivi che sicuramente devono essere raggiunti, per la promozione e lo sviluppo del sistema logistico nazionale.

Essi, inoltre, correttamente definiscono compiti che caratterizzano gran parte delle attività di un’eventuale Agenzia nazionale per la promozione della logistica.

È, tuttavia, quantomeno dubbio che, per raggiungere tali obiettivi, sia necessario costituire un’Agenzia; o, più correttamente, che l’Agenzia sia in grado di fornire alle imprese logistiche servizi con caratteristiche e qualità migliori di quelli che le stesse imprese sono in grado di autoprodurre o che possono acquisire sul mercato.

È infatti da considerare che:

- ❑ la funzione di “sviluppo” (in essa compresa la fondamentale attività commerciale) è l’elemento che più caratterizza il profilo del *management* dei gruppi logistici; la funzione operativa è spesso terziarizzata o gestita secondo le logiche dell’impresa a rete (imprese specializzate di media o piccola dimensione, controllate o funzionalmente dipendenti dal soggetto che governa il ciclo);
- ❑ il mercato impone ai gruppi logistici una dimensione non piccola; essi, per essere competitivi, devono operare su sca-

la preferibilmente internazionale (intercontinentale, nel caso di operatori del container) e gestire o controllare ingenti volumi di traffico.

Da tali caratteri (centralità della missione commerciale e rilevante dimensione) consegue che i gruppi logistici tendono a dotarsi internamente di professionalità “di sviluppo”, spesso di livello più elevato di quelle che mediamente caratterizzano il pur qualificato mercato della consulenza.

Poiché tale è il contesto di riferimento, sono da considerare con particolare attenzione le oggettive difficoltà per una struttura di matrice pubblica o associativa (quale sarebbe l’Agenzia) a fornire servizi capaci di generare innovazione ed opportunità non conosciute e non direttamente valorizzabili dai gruppi logistici.

È, dunque, elevato il rischio che l’attività dell’Agenzia finisca per connotarsi per rilevanti contenuti di tipo sovrastrutturale.

A prescindere dalle valutazioni di opportunità sopra espresse, è comunque necessario evidenziare come il profilo delineato di una “Agenzia per la promozione della logistica” sia quello di uno strumento (agile e altamente professionalizzato) di promozione ed assistenza, che particolarizza il modello delle Agenzie di marketing territoriale agli specifici caratteri dell’industria e dei servizi logistici.

Questa ovvia (e condivisibile) particolarizzazione deriva essenzialmente dalla considerazione che “*l’area economica*” di interesse dell’Agenzia non è compiutamente definibile sotto il profilo spaziale: più che promuovere un territorio, l’Agenzia deve, infatti, promuovere un sistema a rete ed i servizi che su questo operano.

Il citato studio di Federtrasporto correttamente sostiene che “... Il territorio del marketing logistico, più che un’area geografica, è uno spazio virtuale, dove si muovono logiche di sistema variabili, ed intelligente in cui si muovono le merci [.....] La risorsa distributiva è propria di un territorio reale, ma è soprattutto un insieme di sistemi e subsistemi al servizio della distribuzione delle merci in un territorio virtuale [.....] La risorsa distributiva, pertanto integra e si aggiunge alle risorse economico-produttive presenti nel territorio, ma può anche essere considerata come fattore di sviluppo auto-

mo ed indipendente dal territorio di insediamento”.

Ciò implica che “l’area (territoriale ed economica) di interesse” di una Agenzia per la promozione della logistica si collochi necessariamente a livello nazionale e che il suo “raggio di azione” sia a livello internazionale.

Una “area di interesse” di minore dimensione risulterebbe incoerente con i caratteri propri del mercato logistico, la cui scala di riferimento è internazionale, sia per quanto attiene lo spazio fisico che l’organizzazione e la dimensione di impresa.

È dunque evidente che il modello di Agenzia nazionale non è estendibile ad ambiti territoriali ed economici di livello regionale o locale.

A questa scala la promozione delle opportunità logistiche (qui intese nella più limitata accezione di “opportunità insediative favorite da particolari condizioni logistiche” di uno specifico ambito territoriale) può essere ricondotta alla sfera di azione di Agenzie regionali (o locali) di marketing territoriale o di una azione coordinata e sinergica di queste con l’Agenzia nazionale.

Una più marcata caratterizzazione in chiave di “mercato logistico” delle Agenzie regionali (locali) di marketing territoriale è sicuramente possibile (ed anche raccomandabile) quando i vantaggi competitivi del territorio promosso si sostanzino, in misura rilevante o prevalente, in chiave logistica.

Un esempio, evidente, di territorio i cui vantaggi competitivi si sostanziano, in misura largamente prevalente, in chiave logistica, è quello di Gioia Tauro.

Il diretto accesso ai mercati internazionali, favorito dalla presenza di numerose linee di trasporto marittimo (ed in una prospettiva di medio periodo da un più efficiente sistema di connessioni stradali e ferroviarie) costituisce, infatti, un’oggettiva condizione di vantaggio per la localizzazione di imprese:

- che operino in attività di trasformazione di materie prime e semilavorati prevalentemente approvvigionati sui mercati

oltremare e/o i cui prodotti siano da distribuire prevalentemente sui mercati oltremare,

- che forniscano servizi di consolidamento, trattamento e distribuzione delle merci, prevalentemente per l'area mediterranea.

La rilevante “risorsa distributiva” di Gioia Tauro (unitamente ad altre “risorse/opportunità”, quali la disponibilità di aree ed i sistemi di aiuto alle imprese) può assumere una importanza tale da consentire di assorbire, ed anche sovracompensare, gli svantaggi legati al complesso delle negative condizioni al contorno che caratterizzano l'area (quali: carenza di servizi, perifericità rispetto al tessuto produttivo nazionale ed europeo, problemi di sicurezza ed ordine pubblico, carenza di cultura imprenditoriale, ...).

Ciò, ovviamente, solo per alcune tipologie di imprese, che operino all'interno di filiere logistiche coerenti con l'offerta del sub-sistema Gioia Tauro.

In termini più generali, è da sottolineare l'importanza di comprendere, ai fini della promozione di un'offerta logistica, i caratteri propri delle specifiche filiere (imprese, prodotti, mercati di approvvigionamento e terminali, vincoli/standard tecnici, normativi, di efficienza, ...), avuto innanzitutto riguardo alle caratteristiche del tessuto economico-imprenditoriale locale, sì da individuare e valutare le condizioni (presenti ed implementabili) di competitività dell'offerta del sub-sistema da promuovere.

Non è sufficiente, infatti, la generica disponibilità di una “risorsa distributiva” (infrastrutture e servizi disponibili o teoricamente implementabili): essa diventa risorsa economica (che crea ricchezza ed occupazione) solo se consente alle imprese che di essa si avvalgono di incrementare l'utile (aumentare il fatturato e/o ridurre i costi).

Si rileva, inoltre, come la “missione” affidata alla risorsa distributiva (favorire l'incremento dell'utile delle imprese che di essa si avvalgono) determini una sua diversa specializzazione (quanto a

servizi e strutture di supporto), poiché essa è da relazionare alle caratteristiche delle filiere di riferimento.

Quanto sopra esposto chiarisce che le azioni “di sviluppo” promosse dalle Agenzie (nazionale o locali) devono essere progettate per filiere:

- secondo il criterio della massimizzazione del valore aggiunto delle specifiche (e diversamente caratterizzate) risorse distributive proprie dei sub-sistemi o in essi implementabili;
- e/o in base alle caratteristiche proprie del tessuto economico-imprenditoriale locale.

Non è dunque possibile operare secondo logiche indifferenziate, ma occorre costruire progetti mirati.

Si prospetta dunque l'esigenza/opportunità di un'azione progettuale integrata, ossia partecipata a più livelli, in cui un ruolo importante può essere svolto dalle Agenzie locali di marketing territoriale, quali promotori di un processo di sviluppo dello specifico sub-sistema di interesse.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Ringraziamo l'ing. Serafino per la brillante relazione: i tempi sono ristretti e rinvio ad un momento più propizio alcune osservazioni sui trasporti e la logistica. Passo subito la parola all'avv. Felice Crosta che, col suo intervento, traccerà l'analisi di uno dei settori strategici dell'Isola, ovvero il mercato agro-alimentare.

